BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok IV Nr 2 (25) Luty r.1948

• Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w styczniu r.1948 (BIM). W miesiącu sprawozdawczym obroty towarowe w sumie 902.251,2 t wykazują dalszą zniżkę wobec miesiąca poprzedniego. Jest to zresztą normalnym objawem miesięcy zimowych. Poziom przeładunków utrzymuje się mimo to jeszcze zawsze o wiele wyższy niż w analogicznym miesiącu ub. roku, chociaż nie zaznaczyła się wówczas jeszcze depresja zeszłorocznej zimy, a nawet nastąpiła zwyżka wobec poprzedniego miesiąca.

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	65.890,8	54.488,7	120.379,5
Wywóz	375.092,0	406.779,7	781.871,7
Razem	440.982,8	461.268,4	902.251,2
W poprz.mies.	494.751,4	493.885,5	988.636,9
W styczniu 1947 r.	258.170,1	282.843,4	541.013,5

Zniżka obrotów portowych wobec poprzedniego miesiąca wynosi prawie 9%, przy czym dotknęła ona głównie przywóz: przybyło o ok.40% towarów mniej niż w grudniu. Natomiast wywóz wykazuje zwyżkę wobec poprz. mies. o 2%. W stosunku do stycznia 1947 r. obroty wzrosły o 66%.

Podział przeładunków ogólnych pomiędzy porty ułożył się z korzyścią dla Gdańska, którego udział wyniósł przeszło 52% w wywozie; w przywozie przewagę miała Gdynia, mianowicie prawie 55%.

Udział towarów masowych w ogólnych obrotach wykazał dalszy spadek, mianowicie do 82% ogólnego przeładunku:

Przywóz przez port gdyński w styczniu 1948 r.
(w tonach)

Grupa towarowa	UNRRA	INNE	Razem
I. Wytwory roślinne	-	14.252,1	14.252,1
II. Wytwory zwierzęce	474,9	434,6	909,5
III. Wytwory mineralne	1,2	18.782,6	18.783,8
IV. Tłuszcze	55,6	2.413,7	2.469,3
V. Przetwory spożywcze	0,2	1.449,8	1.450,0
VI. Przetwory chemiczne	141,3	490,8	632,1
VII. Skóry i futra	0,1	1.177,8	1.177,9
VIII. Surowce i wyroby włók.	35,0	9.489,9	9.524,9
IX. Guma i kauczuk	510,7	529,1	1.039,8
X. Drzewo	-	138,9	138,9
XI. Papier i wyroby	-	4.556,1	4.556,1
XII. Wyr.cer.,porc.,szkl.i fajans.	-	137,9	137,9
XIII. Metale i wyroby	6,3	2.983,5	2.989,8
XIV. Maszyny i aparaty	45,4	2.176,8	2.222,2
XV. Środki transportowe	278,3	4.969,8	5.248,1
XVI. Wagi i narzędzia	6,9	53,7	60,6
XVII-XX. Różne	0,3	297,5	297,8
Razem	1.556,2	64.334,6	65.890,8
W poprz.mies.	358,9	140.709,1	141.068,0
W styczniu 1947 r.	5.463,5	37.016,9	42.480,4

Przywóz przez port gdyński spadł w porównaniu z poprz.mies. o 53%, przede wszystkim wskutek bardzo silnego spadku ilości rudy (16.238,9 t, wobec 83.968,9 t w poprz.mies.). Wskutek tego udział drobnicy w przywozie gdyńskim osiągnął rekordową wysokość 76%. Również w cyfrach bezwzględnych przywóz drobnicy był większy niż w poprz.mies., przy czym obejmował wartościowe transporty bawełny (4.747,0 t), wełny (2.180,9 t), skór (1.077,7 t), celulozy (3.769,6t) śledzi (162,1 t), lokomotyw (4.407,7 t), olei smarowych (2.395,8 t) i in.

W ramach transportów UNRRA przybyły ze St.Zjedn.: słonina (421,8 t), mleko (53,1 t), mydło (107,4 t), przetwory farmaceut.itd. Z Anglii: sprzęt elektrotechniczny (30,0 t), części samochodów (242,4 t), traktory, filmy; z Norwegii 55,6 t tranu, z Indyj Bryt. i Płn.Afryki po 254,0 t kauczuku.

Przywóz przez port g d a ń s k i w styczniu 1948 r.
(w tonach)

Grupa towarowa	UNRRA	INN	Razem
I.Wytwory roślinne	-	11.141,0	11.141,0
II.Wytwory zwierzęce	-	2.499,2	2.499,2
III.Wytwory mineralne	-	34.194,9	34.194,9
IV.Tłuszcze	-	10,2	10,2
V.Przetwory spożywcze	-	177,8	177,8
VI.Przetwory chemiczne	23,5	4.370,1	4.393,6
VII.Skóry i futra	-	6,3	6,3
VIII.Surowce włók.i wyroby	-	102,6	102,6
X.Drzewo	-	233,0	233,0
XI.Papier i wyroby	-	144,9	144,9
XIII.Metale i wyroby		1.502,1	1.502,1
XIV.Maszyny i aparaty	0,2	-	0,2
XV.Środki transport.	72,0	-	72,0
XVI.Narzędzia,wagi	1,8	-	1,8
XVIII-XX. Różne	-	9,1	9,1
R a z e m	97,5	54.391,2	54.488,7
W poprz.mies.	4.021,4	78.915,2	82.936,6
W styczniu 1947 r.	8.350,2	60.119,5	68.469,7

W przywozie gdańskim ładunki drobnicowe osiągnęły również niebywałą wysokość 44%. Złożył się na to spadek ładunków rudy (19.537,9 t) oraz niewielkie ilości nawozów sztucznych (4.360,0 t). Z drugiej strony przybyły duże transporty zboża (11.139,3 t), ropy naftowej (13.757,2 t) śledzi (2.394,4 t), aluminium (1.500,0 t) i mleka (104,8 t). Dzięki temu spadek przywozu wobec poprzedniego miesiąca nie był tak znaczny jak w Gdyni, wynosił bowiem 34%.

W ramach transportów UNRRA przybyła tylko mała ilość środków farmaceutycznych (23,5 t), samochody (72,0 t), narzędzia precyzyjne i sprzęt elektryczny - wszystko z Kanady.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w styczniu 1948 r. wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	21.638,1	16.217,0	37.855,1
Jugosławia	14.001,3	5.162,3	19.163,6
Z.S.R.R.	-	4.360,0	4.360,0
Belgia	3.179,2	899,4	4.078,6
Anglia	2.724,3	1.016,0	3.740,3
Finlandia	2.000,0	483,7	2.483,7
Norwegia	1.121,8	4.699,3	5.821,1
Holandia	675,2	-	675,2
Dania	315,1	-	315,1
Francja	20,6	-	20,6
Portugalia	1,3	-	1,3
R a z e m	45.676,9	32.837,7	78.514,6
Kraje pozaeuropejskie:			
Stany Zjedn.	15.243,0	-	15.243,0
Persja	-	13.757,7	13.757,7
Kanada	-	7.795,8	7.795,8
Brazylia	2.640,2	-	2.640,2
Urugwaj	373,7	-	373,7
Północna Afryka	123,4	-	123,4
Egipt	109,3	-	109,3
Argentyna	107,1	-	107,1
Indie Bryt.	61,0	-	61,0
R a z e m	18.657,7	21.553,5	40.211,2
O g ó ł e m	64.334,6	54.391,2	118.725,8

Struktura udziału poszczególnych krajów przedstawia w miesiącu sprawozdawczym odmienny obraz niż zwykle. Przede wszystkim przyczynia się do tego fakt, że, w związku ze wspomnianym spadkiem przywozu rudy, udział Szwecji, wynoszący zwykle od 60 do 70%, stanowi obecnie niespełna 32%. Poza rudą (32.455,9 t wobec 128.353 t w poprz. mies.) przywieziono ze Szwecji mleko (64,2 t), różne produkty chemiczne (185,7 t), 65,1 t wełny, 387,4 t lnu, 371,0 t juty, 189,6 t szmat, 2.214,4 t celulozy, 795,9 t wyrobów metalowych itd. W mies. sprawozdawczym zjawił się po raz pierwszy przywóz z Jugosławii drogą morską. Poza tymi czołowymi pozycjami, przywóz z krajów europejskich, którego udział w ogólnym przywozie spadł z 82% w mies.poprz. do 66%, wymienić należy jeszcze przywóz z Norwegii śledzi (2.556,5 t),tłuszczów (268,9 t), lekarstw, farb, mydła (47,3 t) i miedzi (507,5 t); z Danii bawełny 185,0 t, z Belgii olejów smarowych 1.045,4 t, wełny 378,1 t, bawełny 123,1 t i innych wyrobów włókienniczych, cynku 731,9 t i miedzi 135,1 t, wreszcie statków morskich 120,0 t; z Z.S.R.R. przywieziono 4.360,0 t apatytów, z Anglii 1.016,0 t rudy i szereg ładunków wartościowej drobnicy,m.in. 1.084,0 t wełny, 327,1 t kauczuku, części maszyn (298,1 t),części samochodów (103,0 t) itd; z Finlandii przybyły wyroby drewniane (233,0 t), makulatura (406,5 t) i celuloza (1.555,2 t). Z krajów pozaeuropejskich na pierwsze miejsce wysuwają się Stany Zjedn. z przywozem środków spożywcz.(1.295,6 t), olejów smarowych (1.845,6 t) i surowców włókienniczych (2.254,3 t); z Brazylii przybyło 2.638,3 t bawełny, z Persji 13.757,7 t ropy naftowej, z Kanady żyto (5.994,8 t) i inne artykuły żywnościowe, z innych krajów pozaeuropejskich przeważnie skóry, wełna i bawełna.

Poza tym przybyło do Gdyni 520 koni z Norwegii i 4 łosie ze Szwecji oraz do Gdańska - 319 koni ze Szwecji.

W y w ó z przez porty Gdynię i Gdańsk w styczniu 1948 r.
(w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	1.237,8	443,0	1.680,8
II.Wytwory zwierzęce	541,8	-	541,8
III.Wytwory mineralne	334.109,1	402.484,4	736.593,5
V.Przetwory spożywcze	19.621,3	3.094,3	22.715,6
VI.Przetwory chemiczne	1.711,6	-	1.711,6
VII.Skóry i futra	12,9	-	12,9
VIII.Surowce i wyroby włók.	275,9	-	275,9
IX.Guma i kauczuk	42,5	-	42,5
X.Drzewo	2.187,7	2.2	2.189,9
XI.Papier i wyroby	357,0	2,2	359,2
XII.Wyr.kamien.,porc.,szkl.,fajans.	446,3	[illegible],2	475,5
XIII.Metale i wyroby	12.955,4	5[illegible],8	13.516,2
XIV.Maszyny,aparaty	503,6	2,3	505,9
XV.Srodki transport.	1.056,6	160,8	1.217,4
XVI.Wagi,narzędzia,filmy	1,0	-	1,0
XVIII-XX.Różne	31,5	0,5	[illegible]
R a z e m	375.092,0	406.779,7	781.871,[illegible]
W poprz.mies.	353.683,4	410.948,9	764,632,3
W styczniu 1947 r.	215.690,7	214.372,7	430.063,4

Wywóz w mies.sprawozdawczym wykazuje 2% zwyżki w porównaniu z mies.poprz. i charakteryzuje się dużym stosunkowo udziałem drobnicy (ok.12%), który w poprz.miesiącach nie przekraczał 4-5%. Objaw ten jest o tyle korzystny, że nie wynika, jak w przywozie, ze spadku ilości towarów masowych; specjalnie wzrosły w porównaniu z poprz.mies. ładunki wyrobów metalowych, wytworów roślinnych, przetworów spożywczych i chemikalii. Wywóz przez port gdański wykazuje, podobnie jak w zeszłym miesiącu, tendencje większego zróżnicowania.

W y w ó z przez porty Gdynię i Gdańsk w styczniu 1948 r.
wg krajów pochodzenia bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Z.S.R.R.	19.800,1	3.094,3	22.894,4
Szwecja	10.083,5	-	10.083,5
Bułgaria	4.153,5	-	4.153,5
Holandia	1.483,2	-	1.483,2
Anglia	1.242,5	443,0	1.685,5
Norwegia	1.066,0	-	1.066,0
Niemcy	309,0	-	309,0
Dania	108,3	-	108,3
Finlandia	62,7	755,3	818,0
Belgia	56,9	-	56,9
Francja	46,4	-	46,4
Włochy	0,8	-	0,8
R a z e m	38.412,9	4.292,6	42.705,5
W poprz.mies.	15.395,7	12.468,6	27.864,3

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje pozaeuropejskie:			
Brazylia	11.003,6	9.001,5	20.005,1
Palestyna	2.291,6	-	2.291,6
Stany Zjedn.	59,8	-	59,8
Argentyna	40,6	15.145,2	15.185,8
Urugwaj	10,7	-	10,7
Kanada	6,2	-	6,2
Kenia	2,4	-	2,4
Egipt	0,8	-	0,8
R a z e m	13.415,7	24.146,7	37.562,4
W poprz.mies.	11.821,7	23.386,1	35.207,8
O g ó ł e m w styczniu 1948	51.828,6	28.439,3	80.267,9
O g ó ł e m w poprz.mies.	27.217,4	35.854,7	63.072,1

Wywóz poza węglem i koksem podniósł się o przeszło 27%, przy czym wzrost nastąpił głównie w wywozie do krajów europejskich (o 53%), do krajów pozaeuropejskich wywóz wzrósł o niespełna 7%. Do Z.S.R.R. wyszło 22.715,6 t cukru i 178,8 t cynku i stopów; do Szwecji wyszły wartościowe transporty słodu (906,3 t), 40,0 t jaj, chemikalii 1.049,2 t, 64,8 t lnu, 206,3 t wyrobów drewnianych, 165,1 t wyrobów szklanych, 7.031,4 t wyrobów metalowych, 258,4 t kotłów itd. W wywozie w mies. sprawozd. zjawił się nowy kontrahent handlu morskiego, Bułgaria, dokąd wywieziono 3.016,2 t wyrobów metalowych, 991,2 t wagonów i 146,1 t chemikalii; do Holandii wyszło 374,2 t chemikalii i in.; do Anglii 277,0 t cebuli, 420,1 t bekonów, 337,4 t tektury, 81,0 t lnu itd; do Belgii 443,6 t cebuli.

Spośród krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu stoi Brazylia, dokąd wyszło 19.801,8 t cementu i 201,2 t wyrobów metalowych; następnie Argentyna - 15.144,0 t cementu. Do Palestyny wyszło 1.925,8 t wyrobów drewnianych, 250,4 t wyrobów metalowych itd.

Poza tym przez Gdynię wywieziono do Szwecji 1 żubra.

Wywóz węgla (bez bunkru) i koksu przez Gdynię i Gdańsk
w styczniu 1948 r. wg krajów przeznaczenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	123.486,5	74.167,9	197.654,4
Z.S.R.R.	32.488,6	22.853,8	55.342,4
Dania	25.683,0	98.964,5	124.647,5
Finlandia	20.674,5	55.020,5	75.695,0
Norwegia	18.335,5	13.120,3	31.455,8
Anglia	18.038,9	2.050,0	20.088,9
Belgia	14.894,2	41.386,2	56.280,4
Francja	9.514,5	17.095,4	26.609,9
Włochy	9.511,8	4.412,0	13.923,8
Islandia	9.070,0	-	9.070,0
Holandia	8.734,0	31.372,3	40.106,3
R a z e m	290.431,5	360.442,9	650.874,4
Kraje pozaeuropejskie:			
Egipt	8.013,3	-	8.013,3
R a z e m	8.013,3	-	8.013,3
O g ó ł e m	298.444,8	360.442,9	658.887,7
W poprz.mies.	302.977,7	354.220,1	657.197,8
W styczniu 1947 r.	165.710,4	184.783,8	350.494,2

Wywóz węgla i koksu utrzymał się na poziomie z poprz.miesiąca, w porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. wzrósł o 88%.

Wśród 11 krajów europejskich na pierwszym miejscu znajduje się, jak zawsze, Szwecja z udziałem 30% ogólnego wywozu węgla i koksu, na drugim miejscu Dania (prawie 20%), na trzecim Finlandia (11%).

Z a ł a d u n e k b u n k r u
wg bander w portach Gdynia i Gdańsk w styczniu 1948 r.(w tonach)

BANDERA	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	7.631,5	2.998,8	10.630,3
radziecka	4.454,0	1.052,0	5.506,0
fińska	2.909,0	4.409,5	7.318,5
duńska	2.384,0	5.628,3	8.012,3
norweska	1.245,0	857,0	2.102,0
polska	3.766,6	545,9	4.312,5
grecka	819,0	1.352,5	2.171,5
bułgarska	610,0	-	610,0
francuska	-	302,0	302,0
holenderska	-	213,5	213,5
włoska	-	221,0	221,0
szwajcarska	-	317,0	317,0
panamska	999,5	-	999,5
R a z e m	24.818,6	17.897,5	42.716,1
W poprz.mies.	23.488,3	20.874,1	44.362,4
W styczniu 1947 r.	18.269,7	12.971,9	31.241,6

W załadunku bunkru nastąpiła nieznaczna zniżka wobec poprz. mies.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w styczniu 1948 r.(BIM).W podanych wyżej cyfrach wywozu i przywozu zawarty jest również obcy tranzyt, który w mies. sprawozdawczym nie ograniczał się, jak dotąd, do wymiany pomiędzy Europą środkową a krajami skandynawskimi, lecz objął też transporty dalekomorskie. Ogólna suma przeładunków tranzytowych wyniosła 36.941,1 t, z tego w przywozie 33.179,3 t, w wywozie 3.761,8 t.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w styczniu 1948 r.(w tonach)

w p r z y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	-	5.994,8	5.994,8
III.Wytwory mineralne	9.251,8	11.495,8	20.747,6
IV.Tłuszcze	318,4	-	318,4
V.Przetwory żywnościowe	25,6	-	25,6
VIII.Surowce i wyr.włók.	1.831,9	-	1.831,9
X.Drzewo i wyroby	67,7	-	67,7
XI.Papier i wyroby	1.697,5	-	1.697,5
XIII.Metale i wyroby	863,2	1.500,0	2.363,2
XIV.Maszyny i aparaty	132,2	-	132,2
XVI.Narzędzia precyz.	0,4	-	0,4
R a z e m	14.188,7	18.990,6	33.179,3
W poprz.mies.	31.994,1	17.734,5	49.728,6
W styczniu 1947 r.			22.529,7

w w y w o z i e

	Gdynia	Gdańsk	Razem
VI.Przetwory chemiczne	323,2	-	323,2
IX.Wyroby gumowe	42,5	-	42,5
X.Wyroby drewniane	62,5	-	62,5
XI.Papier i wyroby	10,7	-	10,7
XIII.Metale i wyroby	2.959,3	-	2.959,3
XIV.Maszyny i aparaty	306,5	-	306,5
XV.Srodki transport.	57,1	-	57,1
R a z e m	3.761,8	-	3.761,8
W poprz.mies.	3.751,4	468,9	4.220,3
W styczniu 1947 r.	-	-	1.971,6

Tendencja zniżkowa tranzytu zaznacza się jeszcze silniej niż w poprz.mies. Jednakże rozmaitość towarów jest o wiele większa: podczas gdy w poprz.mies. w przywozie figurowały tylko rudy i piryty, to w mies.sprawozd.przybyło wiele innych pozycyj. Spadek nastąpił tylko wskutek cofnięcia się przywozu rudy, co jest objawem normalnym w miesiącach zimowych, ze względu na zamarzanie portów załadunkowych rudy w Szwecji, jak Lullea. To jest też powodem spadku przywozu rudy dla Polski.

Celem ściągnięcia większej ilości ładunków tranzytowych do naszych portów, podwyższono od 15 grudnia ub.r. kurs dolara przez dopłatę 300 zł. do kursu oficjalnego przy wpłatach taryf portowych w walucie obcej. Równocześnie podniesiono opłaty portowe w stosunku mniejszym niż zwyżka kursu dewizowego. Nowa taryfa oparta jest na jednostkach taryfowych (tj. 1 cent amer.),a nie na złotych polskich. Wewnętrzne wpłaty jednak, w złotych polskich wprowadzane są wedle oficjalnego kursu (1 dol.= 100 zł.)

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku w styczniu 1948 r.(BIM). W mies. sprawozdawczym przeszło przez porty Gdynię i Gdańsk 796 statków o pojemn.857.106 NRT, wobec 813 statków o pojemn.863.093 NRT. Tonaż więc spadł o 0,6% w porównaniu z poprz.mies. Na wejściu były 402 statki o pojemn.436,211 NRT w porównaniu z 402 statkami o pojemności 424.492 NRT, na wyjściu 394 statki o pojemn.420.895 NRT wobec 411 statków o pojemn. 440.601 NRT w poprz.mies.

W mies.sprawozd.reprezentowanych było 17 bander, więc o dwie więcej niż w poprz.mies.

Przez port g d y ń s k i przeszły następujące ilości statków w styczniu 1948 r. wg bander:

BANDERA	Na wejściu załadowane ilość	Na wejściu załadowane NRT	Na wejściu próżne ilość	Na wejściu próżne NRT	Na wyjściu załadowane ilość	Na wyjściu załadowane NRT	Na wyjściu próżne ilość	Na wyjściu próżne NRT
polska	9	16.377	9	13.775	16	26.409	4	2.929
szwedzka	35	25.748	72	50.027	107	74.339	3	1.380
fińska	8	3.743	11	12.820	16	16.842	3	845
amerykańska	6	26.593	-	-	5	22.031	1	4.380
angielska	2	2.782	2	2.662	3	4.053	-	-
duńska	10	19.666	21	20.561	25	26.870	3	10.702
norweska	4	3.884	8	13.412	11	12.439	1	4.248
holend.	1	308	-	-	-	-	1	308
radziecka	3	2.620	19	25.241	22	27.785	-	-
bułgarska	-	-	1	1.413	1	1.413	-	-
grecka	1	2.561	-	-	1	2.561	-	-
jugosłow.	1	3.064	-	-	-	-	-	-
włoska	-	-	1	2.707	-	-	-	-
panamska	-	-	-	-	1	2.307	-	-
R a z e m	80	107.346	144	142.618	208	217.049	16	24.792
W poprz.mies.	130	156.014	100	99.863	199	205.008	27	48.074
W styczniu 1947 r.	77	82.815	83	70.172	137	118.897	28	31.292

Przez port g d a ń s k i przeszły następujące ilości statków w styczniu 1948 r. wg bander:

BANDERA	Na wejściu: załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT	Na wyjściu: załadowane ilość	NRT	próżne ilość	NRT
polska	5	4.722	1	2.733	3	5.869	4	2.873
szwedzka	11	12.691	45	28.706	49	50.467	4	7.246
fińska	3	1.646	23	26.404	26	28.070	-	-
ameryk.	-	-	1	4.380	2	8.769	-	-
angielska	1	1.391	-	-	1	1.391	-	-
duńska	1	1.489	64	64.182	57	55.305	-	-
norweska	1	944	6	6.755	6	6.477	-	-
radziecka	2	2.294	7	10.548	9	12.247	1	1.389
włoska	-	-	2	4.745	2	3.632	-	-
holenderska	-	-	1	1.557	1	1.557	-	-
grecka	-	-	1	2.307	2	5.013	-	-
szwajc.	-	-	1	2.639	1	2.639	-	-
kanadyjska	1	4.302	-	-	1	4.302	-	-
francuska	-	-	1	1.812	1	1.812	-	-
R a z e m	25	29.479	153	156.768	161	167.546	9	11.508
w poprz.m.	51	53.891	121	114.724	179	181.393	6	6.126
w styczniu 1947 r.	57	75.147	64	44.704	122	90.216	10	40.969

Jak widać z powyższych zestawień, wykorzystanie tonażu przedstawia się gorzej niż w poprz.mies., mianowicie udział załadowanych statków w ogólnym ruchu wyniósł w mies.sprawozd. 60%, podczas gdy w poprz.mies. 68%.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w styczniu 1948 r. (BIM)

K r a j	Przez Gdynię: Wyjechało do:	Przyjechało z:	Przez Gdańsk: Wyjechało do:	Przyjechało z:	Razem: Wyjechało do:	Przyjechało z:
Stany Zjedn.	250	91	-	-	250	91
Szwecja	282	259	-	1	282	260
Anglia	12	17	-	-	12	17
Holandia	1	-	-	-	1	-
Dania	1	5	-	-	1	5
Belgia	-	7	1	-	1	7
Kanada	-	-	1	-	1	-
Argentyna	-	-	6	-	6	-
Finlandia	-	-	6	7	6	7
R a z e m	546	379	14	8	560	387
w poprz.mies.	1.173	3.252	12	18	1.185	3.270
w styczniu r.1947	375	487	3	4.956	378	5.443

Ruch pasażerski przedstawia bardzo znaczny spadek w porównaniu z poprzednim miesiącem i z przeciętnym ruchem dawniejszych miesięcy. Jest to normalnym objawem dla stycznia, który wykazuje zwykle mniejsze nasilenie podróżujących. Spadek ruchu w porównaniu z analogicznym miesiącem ub.r. wynika z tego, że ub. r. znaczny był udział repatriantów w ruchu pasażerskim.

Żegluga śródlądowa w styczniu 1948 r. (BIM)

Ruch statków w żegludze śródlądowej w styczniu zamierał, mianowicie tylko w Gdańsku zanotowano 3 statki o nośności 878 t. W związku z tym minimalne były również obroty towarowe obu portów w ruchu śródlądowym, mianowicie jedynie w wywozie z Gdańska przeładowano 1.200 sztuk beczek drewnianych oraz 900 szt. beczek żelaznych. W następnych miesiącach zimowych żegluga na Wiśle zostanie zapewne całkowicie przerwana.

Urządzenia portowe w portach Gdańsk-Gdynia w r.1947. (BIM). Łączna wydajność urządzeń portowych, która na początku r.1947 wynosiła ok.2.000 t na godz., wzrosła do końca 1947 r. do 2.150 t/godz. Przyczyną tak nieznacznego wzrostu są trudności w terminowych dostawach potrzebnych do uzupełnienia aparatu przeładunkowego nowych urządzeń i części dla remontu starych, zamówionych w Zjedn. Przemysłu Hutn. Pod sam koniec roku dostarczono 7 nowych dźwigów, zamiast spodziewanych 20.

Wykorzystanie dźwigów osiągnęło maksimum we wrześniu 1947, w wysokości 126,6 % normy eksploatacyjnej. To niekorzystne zjawisko przeciążenia dźwigów spowodowane było wielkim naciskiem rudy.

Magazyny portowe w r.1947. (BIM) Warunki eksploatacji magazynów portowych uległy pogorszeniu. W r.1946 przeciętne obciążenie powierzchni wynosiło 0,99 t na 1 m kw., w r.1947 - spadło one do 0,89 t. Przeciętny okres składowania w r.1946 wynosił 33 dni, obecnie zaś 42 dni.

Usprawnienie przeładunków towarów w portach Gdynia i Gdańsk. (B W celu usprawnienia przeładunku towarów masowych przedsięwzięto szereg środków: 1. Przygotowuje się Nabrzeże Śląskie w porcie Gdynia na wyłączny przeładunek węgla. Nabrzeże to ma być uzbrojone w 6 dźwigów 7-tonowych. 2. Dokonano podziału masowych przeładunków tranzytowych (rudy): 70% przeładowuje się w Gdańsku, 30% w Gdyni. 3. Opracowano przepisy bezpieczeństwa dla przeładunku węgla i ustanowiono rzeczoznawców oraz zasady, na podstawie których mają oni pracować.

W celu polepszenia warunków przeładunku drobnicy: 1. przydzielono bazy dla linii regularnych, tak że postój znajduje się przy tym magazynie, w którym towary przewożone przez te linie są składowane; 2. przeznaczono pewne magazyny dla składowania pewnych towarów, np. bawełny, cementu, skór; 3. wysunięto ostatnio koncepcję utworzenia przedsiębiorstwa składowo-przeładunkowego, które by przejęło od GUM eksploatację magazynów; 4. zaprojektowano składowanie długoterminowe na barkach żeglugi śródlądowej, celem odciążenia magazynów portowych. Sprawa jeszcze przedstawia trudności ze względu na wysokie koszty taryfy śródlądowej.

Sprawy robotnicze w portach Gdynia i Gdańsk (BIM). Celem rozwiązania trudności na odcinku robotniczym zostanie założone przedsiębiorstwo robót fizycznych, które obejmie organizację odnośnych spraw. Wprowadzenie pracy akordowej dla robotników portowych dało doskonałe rezultaty, do tego stopnia, że na niektórych odcinkach nastąpiło przekroczenie przedwojennej normy wydajności do 200%.

Obroty towarowe portu szczecińskiego w styczniu 1948 r. (BIM) Ogólne obroty towarowe portu szczecińskiego wyniosły w styczniu 1948 r. 103.715,2 t, z czego na przywóz przypada 797,0 t, na wywóz zaś 102.918,2 t.

Ogólne obroty towarowe portu szczecińskiego w styczniu 1948 (w tonach)

Wyszczególnienie	Przywóz	Wywóz
Węgiel	-	93.227,0
Bunkier	-	4.398,5
Cukier	-	4.682,0
Węgiel drzewny	-	385,0
Chlorek magnezu	-	225,7
Dźwigi portalowe	605,0	-
Blacha miedziana	156,0	-
Oleje	21,0	-
Samochody	10,0	-
Inne	5,0	-
Razem	797,0	102.918,2

Wywóz węgla oraz załadunek bunkru w porcie szczecińskim wg krajów przeznaczenia i bander w styczniu 1948 r. (w tonach)

Kraj przeznaczenia/ bandera	węgiel	bunkier
Szwecja	44.536,1	1.920,0
Dania	22.881,9	[illegible]84,5
Finlandia	16.5[illegible],6	945,0
Norwegia	7.535,4	557,0
Belgia	1.770,0	-
Polska	-	296,0
Razem	93.227,0	4.398,5
w grudniu 1947 r.	117.172,2	6.237,5

Wywóz węgla przez port szczeciński w styczniu 1948 r. zmniejszył się o 20% w stosunku do poprzedniego mies., zaś załadunek bunkru o blisko 30%.

Ruch statków w porcie szczecińskim w styczniu 1948 r. (BIM)

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	Załadowane		Próżne		Załadowane		Próżne	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
szwedzka	-	-	49	20.442	42	18.119	-	-
duńska	-	-	27	10.806	23	9.034	-	-
fińska	1	195	15	7.039	15	6.487	1	195
norweska	-	-	8	3.921	7	3.537	-	-
holenderska	-	-	-	-	2	160	-	-
radziecka	-	-	-	-	2	2.555	-	-
polska	2	1.457	4	1.214	3	2.247	3	1.498
Razem	3	1.652	103	43.422	94	42.139	4	1.693
w poprz. mies.	17	8.892	118	47.769	121	49.353	13	7.757

Obroty towarowe i ruch okrętowy w portach Ustka i Darłowo w styczniu 1948. (BIM). Obroty towarowe obu portów nie wykazały w styczniu 1948 r. żadnych pozycyj przywozowych. Przedmiotem wywozu przez oba porty były węgiel i bunkier, przy czym przez Ustkę wywieziono 22.912,5 t węgla oraz załadowano 462,5 t bunkru, przez Darłowo wywie -

ziono 2.700,0 t węgla oraz załadowano 42 t bunkru.

Przez port w Ustce przeszło w styczniu ogółem 107 statków o pojemności 20.887 NRT. Na wejściu znotowano 50 statków o pojemności 9.908 NRT, na wyjściu 57 statków o pojemności 10.979 NRT. Reprezentowane były bandery: szwedzka, duńska i fińska.

Przez port w Darłowie przeszło ogółem 30 statków o pojemności 2.645 NRT, z tego na wejściu było 17 statków o pojemności 1.500 NRT, na wyjściu 13 statków o pojemności 1.145 NRT. Reprezentowane były bandery szwedzka i duńska.

Ratyfikacja Konwencji w Seattle.(BIM) Jednym z punktów porządku obrad Zjednoczonej Komisji Morskiej, zwołanej do Genewy 1-6 grudnia 1947 r.,była ratyfikacja 9 konwencyj o warunkach pracy marynarzy, podpisanych w Seattle w r.1946 na 28 sesji Morskiej Międzynarodowej Organizacji Pracy. Warunkiem bowiem wprowadzenia ich w życie jest ich ratyfikacja przez co najmniej 9 z 27 państw - sygnatariuszy.

Anglia, jak ogłoszono już w Białej Księdze, podpisze ratyfikację 4 konwencyj w ich oryginalnym brzmieniu: 1. o wyżywieniu załogi, 2. o świadectwach kwalifikacyjnych kucharzy okrętowych, 3. o ubezpieczeniach społecznych marynarzy, i 4. o kwalifikacjach zawodowych marynarzy; 3 konwencje - z pewnymi modyfikacjami: 1. o płatnych urlopach, 2. o pomieszczeniach dla załogi, 3. o minimum załogi i nadgodzinach; 2 konwencje - o wynagrodzeniu marynarzy i badaniach lekarskich - odrzuca w ogóle. Pozostałe 3 konwencje są jeszcze dyskutowane, jako niezgodne z dotychczasowymi uchwałami National Maritime Board.

Jeżeli chodzi o Szwecję, Norwegię, Danię i Finlandię, to została zwołana specjalna konferencja przedstawicieli rządów tych państw (w Oslo) dla wspólnego rozpatrzenia ewentualnej ratyfikacji.Armatorzy Szwecji są niechętni ratyfikacji konwencji w Seattle, uważając iż nakłada ona na nich zbyt duże ciężary. Armatorzy zwracają przy tym uwagę na trudności w obsadzie kwalifikowanego personelu, którego powiększenie będzie następstwem ratyfikacji. Szczególnie daje się odczuwać brak oficerów - mechaników, a także kucharzy okrętowych

Światowy tonaż w budowie.(BIM) Szwajcarskie pismo "Navigation et traffic mondial" zamieściło ciekawe zestawienie budowanego obecnie tonażu światowego (wg stanu z 30.IX.1947). Jako kryterium analizy przyjęto wielkość tonażu:

T o n a ż BRT	parowce	motorowce	Razem
2.000- 4.000	80	96	176
4.000- 6.000	46	59	105
6.000- 8.000	34	74	108
8.000-10.000	21	61	82
10.000-20.000	27	47	74
20.000-30.000	6	2	8
O g ó ł e m	214	339	553

W ten sposób opracowana statystyka daje obraz obecnych tendencyj w zakresie wielkości tonażu, których znajomość jest pomocna przy planowaniu modernizacji i rozbudowy portów.

Nowe tendencje w budownictwie statków.(BIM) Od kilku lat zarysowuje się w budownictwie statków tendencja zwiększania szerokości statku w stosunku do długości, a więc odwrót od wrzecionowatej,wydłużonej sylwetki statku. W jednostkach najnowszej budowy stosunek ten wynosi mniej więcej 7,4:1. Wśród różnych przyczyn tej ewolucji najważniejszą jest po prostu łatwiejsze rozwiązanie konstrukcyjne jednostki bardziej "okrągłej" niż długiej i wąskiej. W odniesieniu do statków pasażerskich powstaje problem takiego rozmieszczenia kabin, by wykorzystać maksimum światła dziennego. Sprawa jest

tym bardziej skomplikowana, że w ostatnich czasach zmniejszyła się znacznie powierzchnia maszynowni, stwarzając nowe wolne przestrzenie na kabiny wewnętrzne. W związku z tym opracowywane są liczne projekty odpowiedniego zaplanowania statku (m.in.eliminuje się sytem 2 korytarzy).

Statystyka wypadków na morzu w r.1947. (BIM) Roczne zestawienie wypadków na morzu, opracowane przez "Liverpool Underwriters Association" wykazuje, że liczba różnego rodzaju awarii w r.1947 była najwyższa w ciągu kilku ostatnich lat. Liverpulskie Towarzystwo Ubezpieczeń podaje, że w ub.r. zarejestrowano o 2.615 wypadków więcej niż w r.1944, od którego obserwuje się stały ich wzrost. W r.1944 zanotowano 4.777 wypadków, w r.1945-5.124, w r.1946 -6.079 i w r.1947 - 7.392. Zaznaczyć należy, że liczby te nie obejmują wypadków natrafienia na miny, których w r.1947 zanotowano 45, a r. 1946 - 44. Najczęstszą przyczyną wypadków były uszkodzenia w maszynach i utrata śrub (1.556), a powstały one na tle zaniechania regularnych przeglądów kontrolnych. Następną z kolei przyczyną były kolizje (1.466). Wypadków osadzenia na mieliźnie było 1.127, zapalenia 560 itd. Jeśli chodzi o wypadki strat całkowitych statku, to w r.1947 liczba ich wyniosła 103 statki, w r.1946 - 118, a w r.1945- 82 statki.

Rozkradanie ładunków - plagą portów. (BIM) Zjawisko rozkradania ładunków w portach w czasie przeładunku lub magazynowania stało się po wojnie wręcz epidemiczne. Fakty takie obserwuje się we wszystkich portach. Rozmiary tego zjawiska stały się tak poważne, że na Międzynarodowej Konferencji Ubezpieczeń Morskich w Cannes (1947 r.) rozprawiano nad sposobami zapobiegania i zwalczania tego szkodliwego stanu rzeczy. Administracja policyjna portu londyńskiego ogłosiła w ub.r. pewne spostrzeżenia co do sprawców kradzieży portowych. Okazało się, że na 618 zbadanych wypadków w 151 sprawcami byli marynarze, w 137 - robotnicy, w 116 - robotnicy portowi, w 78 - robotnicy stoczniowi, zatrudnieni przy naprawach itd. Londyńskie władze policji portowej stwierdzają, że znaczna większość kradzieży dokonywana jest przez osoby, które w ogóle nie powinny mieć styczności z ładunkiem. Problem więc polega na właściwej organizacji nadzoru i straży.

Spadek zatrudnienia tonażu w Stanach Zjednoczonych w r.1948 (BIM) Stowarzyszenie Armatorów Amerykańskich zapowiada na r.1948 spadek zatrudnienia tonażu amerykańskiego o 23%, jako skutek zmniejszenia wywozu o 12% (wagowo) i jednoczesnej ekspansji bander zagranicznych. Tonaż Stanów Zjednoczonych zmniejszy się w końcu 1948 r. do 12 mil.TDW, w porównaniu z 17,5 mil.TDW w r.1947. Przede wszystkim zostanie zredukowany eksport węgla do Europy i Ameryki Południowej, stanowiący ostatnio zasadniczy ładunek tonażu amerykańskiego; powiększy się on natomiast w stosunku do Dalekiego Wschodu.

Według obliczeń armatorów amerykańskich, volumen ładunków tonażu amerykańskiego w r.1948 przedstawiać się będzie następująco:

węgiel	- 38 mil. ton	(43 mil.t w r.1947)
zboże	- 11 " "	(13,5 " " " ")
mąka	- 3,5" "	(4,5 " " " ")
inne	- 23,0 "	(24,0 " " " ")
R a z e m	- 75,5 mil.t	(85,0 mil.t)
wartość w dolarach:	11.700 mil.	(12.400 mil.)

Wzrost kosztów w żegludze Stanów Zjednoczonych. (BIM) Jedna z amerykańskich linii transoceanicznych, pracujących na Oceanie Spokojnym, wykazuje, że w r.1947 w porównaniu z r.1940 koszty eksplo-

atacyjne wzrosły następująco: płace i nadgodziny 189 %; koszty wyżywienia załogi 110 %; koszty przeładunkowe 154%; bunkier (ropa) 122%; opłaty portowe 43%; ubezpieczenia 42%; zaopatrzenie statków 28%. Inne przedsiębiorstwo, pracujące w kabotażu atlantyckim, dowodzi, że łączne koszty eksploatacyjne wzrosły w r.1947 w porównaniu z r.1941 o przeszło 150%.

Odbudowa floty holenderskiej. (BIM) Zestawienie poniższe ilustruje wahania stanu floty holenderskiej w okresie 1939 - 1947 r.

	1939 r.		zatopione w czasie wojny		1. 12. 1947		
	liczba statków	BRT	liczba statków	BRT	liczba statków	BRT	BRT w stosunku do przed woj.-
statki pasażerskie	58	594.628	23	244.543	35	353.572	60%
statki towarowe	426	1.601.396	273	1.013.183	354	1.560.645	98%
tankowce	109	528.029	37	205.417	86	404.670	77%
statki kabotażowe	536	129.508	114	31.593	445	115.421	85%
inne poniżej 500 BRT	-		26	171.587			
R a z e m	1.129	2.853.961	473	1.666.323	920	2.434.308	

W końcu roku 1947 r. na stoczniach znajdowało się 59 dużych jednostek (267.000 BRT) holenderskich oraz 56 jednostek dla kabotażu.

Z żeglugi francuskiej. (BIM) Przyszłość żeglugi francuskiej pozostaje w dalszym ciągu pod znakiem zapytania. Rząd Schumana nie sprecyzował jeszcze swej polityki odnośnie floty handlowej. Poprzedni projekt ustawy o upaństwowieniu wycofano, lecz nowy nie został jeszcze opracowany. Na razie wyznaczono komisję do opracowania odpowiedniego projektu, który jak mówi się nieoficjalnie, zostanie przedstawiony Zgromadzeniu Narodowemu jeszcze przed końcem lutego, co nie wydaje się jednak prawdopodobne. Główne punkty projektu przewidują:

1. stworzenie Głównej Rady Marynarki Handlowej, do której kompetencji należało by planowanie rozbudowy i modernizacji tonażu oraz koordynacja pracy poszczególnych towarzystw żeglugowych,
2. zwolnienie tonażu handlowego najpóźniej do 1.8.1948,
3. organizację marynarki handlowej, która zapewni uniknięcie konkurencji przez ścisły rozdział obsługi ruchu między poszczególnymi armatorami.

Specjalna uwaga poświęcona jest towarzystwu, obsługującemu ruch użyteczności publicznej. Będzie to spółka akcyjna, utworzona przy przeważającym udziale państwa i, w mniejszej części, tow. "Messageries Maritimes" oraz "Compagnie Générale Transatlantique", której statut będzie zmodyfikowany w kierunku zwiększenia udziału państwa w zarządzie. Konwencje regulujące eksploatację obu towarzystw obsługi interesów publicznych będą przedstawione do zatwierdzenia przez parlament w ciągu 6 miesięcy.

Francuskie Ministerstwo Skarbu wydaje się bardzo niechętne zakończeniu rekwizycji rządowej tonażu handlowego ze względu na duże dochody czerpane z żeglugi przy obecnych korzystnych stawkach frachtowych. Oficjalne frachty obowiązujące dla całego tonażu w rekwizycji rządowej między Francją a jej posiadłościami kolonialnymi podniesiono ostatnio dwukrotnie. Podwyżka z dnia 15 grudnia 1947 r. wynosiła 20-40%, zależnie od trasy, a z dnia 15 stycznia 1948 r. znów 25-38%. Podniesiono również o [illegible]-30% stawki taryfy pasażerskiej.

Obroty portowe Marsylii w r.1947. (BIM). Ruch statków i obroty towarowe Marsylii w r.1947 wzrosły znacznie w porównaniu z r.1946, nie osiągając jednak jeszcze cyfr przedwojennych:

	1947	1946	1938
Liczba statków na wejściu i wyjściu	7.268	5.302	18.188
Tonaż statków na wejściu i wyjściu	14.432.888	11.906.039	32.558.666
Przeładunek towarowy	7.492.304	6.903.286	9.792.563
przywóz	5.782.204	5.316.250	6.790.867
wywóz	1.710.304	1.587.036	3.001.696
Ruch pasażerski	819.567	637.756	829.341

Ruch w portach szwedzkich. (BIM) Według statystyk opublikowanych przez szwedzkie Ministerstwo Handlu i Żeglugi, w r.1947 zawinęło do portów szwedzkich łącznie 16.522.000 NRT (w r.1946 natomiast 11.881.000 NRT); tonaż na wyjściu wzrósł z 12.753.000 t do 16.932.000 t. Ruch w trzech największych portach (Göteborgu, Sztokholmie i Malmo) wzrósł w ciągu ostatniego roku przeciętnie o 30 - 35%.

Oto tonaż statków na wejściu i na wyjściu:

Göteborg	-	5.100.000	i	5.500.000
Sztokholm	-	3.651.000	i	3.627.000
Malmö	-	3.770.000	i	3.797.000

Warunki pracy w portach szwedzkich. (BIM) Przeprowadzone ostatnio badania w związku z dyskutowanym szeroko zagadnieniem usprawnienia obsługi ruchu w portach wykazały, że przeciętny czas postoju statków (większych) w portach szwedzkich wzrósł od r.1938 dwukrotnie. Przy uwzględnieniu jednak znacznego powiększenia ładunków każdego statku, przeciętno zwiększenie czasu postoju wynosi ok.40%. Na zwiększenie czasu postoju statku w porcie wpływają w Szwecji: brak wykwalifikowanych robotników przeładunkowych, brak taboru kolejowego oraz nieodpowiednie opakowanie towarów.

Połączenia trajektowe Szwecji. (BIM) W końcu 1947 r. Szwecja, kontynuując swoją politykę bezpośrednich połączeń promami morsko-kolejowymi, miała już połączenia ekspressowe do Anglii, Danii, Holandii, Francji, Belgii, Szwajcarii, Polski, Czechosłowacji, Austrii, Węgier oraz do państw bałkańskich.

Żegluga i budownictwo statków w Z.S.R.R. (BIM) Proces intensywnej industrializacji, obserwowany od kilkunastu lat w Związku Radzieckim, stworzył konieczność odpowiedniego rozwiązania problemu transportu nie tylko w zakresie kolei, lecz, i to przede wszystkim, w zakresie żeglugi śródlądowej i morskiej. Mimo iż przed

wojnie zrobiono dużo, szczególnie w dziedzinie żeglugi rzecznej - obecne potrzeby transportowe Z.S.R.R. przekraczają już urządzenia dotychczasowe. Żegluga morska stała się przedmiotem specjalnej troski i zainteresowania rządu. Jak donosi "The Shipping World (Annual Number 1948), najbliższe plany przewidują budowę tonażu 4 mil. TDW (około 70 jednostek); wprawdzie w stosunku do wielkości kraju i liczby jego ludności jest to cyfra raczej skromna, lecz zdaniem pisma, trzeba ją traktować tylko jako początek wielkiej ekspansji żeglugowej Związku Radzieckiego, zdążającego do zapewnienia swemu handlowi zamorskiemu obsługi własnej bandery i do wyjścia na szlaki światowe. Szczegóły planu nie są jeszcze znane, wiadomo już jednak, że przeciętna nośność planowanych statków będzie wahać się około 3.000 TDW, a roczna wydajność stoczni krajowych przypuszczalnie około 800.000 t.

Zarysowuje się wyraźnie tendencja produkcji seryjnej statków. Dla zapewnienia optymalnego wykorzystania tonażu seryjnego, które zawsze przedstawia pewną trudność, pierwszym krokiem była szczegółowa analiza różnych typów statków w stosunku do obsługiwanych przez nie rejonów (Daleki Wschód, Syberia, Bałtyk, Morze Czarne, Azowskie i Kaspijskie). Największe jednostki będą miały nośność 8.000 TDW, co jest zgodne ze strukturą przedwojennej floty handlowej Z.S.R.R., której 90% stanowił tonaż do 7.000 TDW, a najbardziej typowe były jednostki 1.000 - 2.000, 3.500, 6.000 i 7.000 TDW. (tankowce - 2.000, 7.000 - 9.000, 10.000 TDW).

Seryjna produkcja tonażu obejmuje 7 typów statków towarowych 5 typów statków pasażersko-towarowych, 6 tankowców i 5 holowników. 36 spośród 70 planowanych jednostek będzie miało napęd motorowy. Statki do przewozu rudy i drzewa będą opalane węglem (turbiny). Całkowite wyposażenie statków będzie produkcji radzieckiej.

Tranzyt czechosłowacki. (BIM) Według doniesień agencji Belga, radio i prasa czechosłowackie zawiadomiły zainteresowanych, że znaczne ładunki w tranzycie dla Czechosłowacji zostały unieruchomione w porcie Antwerpii z powodu, jakoby, niepodstawienia przez koleje belgijskie odpowiedniej ilości taboru do dyspozycji tranzytu czeskiego. Ponieważ koleje czeskie w tym czasie nie miały wolnych wagonów, wydane zostało zarządzenie zawieszające chwilowo wszelkie działania w związku z tym transportem aż do nowego zawiadomienia.

Prasa belgijska, komentując tę sytuację, podkreśla, że wytworzyła się ona nie przez brak wagonów kolei belgijskich, lecz z powodu nieuregulowania przez koleje czechosłowackie i amerykańskie władze okupacyjne kwestii wymiany taboru kolejowego w ruchu międzynarodowym. Na podstawie przeprowadzonych ostatnio rozmów można spodziewać się, że odpowiednie rozporządzenia wejdą w życie już z dniem 1 marca b.r.

Rozwój żeglugi niemieckiej (BIM). Powrót bandery niemieckiej na wody skandynawskie wywołał poważny sprzeciw i zorganizowaną opozycję armatorów Szwecji, Norwegii i Danii. Ponieważ pod banderą niemiecką pływa teraz wyłącznie mały tonaż, specjalnie zainteresowani są skandynawscy właściciele drobnych jednostek.

Ostatnio została zwołana do Göteborga konferencja zainteresowanych przedsiębiorstw żeglugowych dla przedyskutowania problemu konkurencji niemieckiej. Pozostaje ona w związku z ofertą żeglugowców niemieckich, złożoną armatorom szwedzkim odnośnie współpracy żeglugowej w zakresie np. koordynacji stawek frachtowych itp., z jednoczesną sugestią przekazania jej dalej przez Szwedów armatorom duńskim i norweskim. O ile Szwecja wykazała pewne inklinacje do rozpoczęcia pertraktacyj z Niemcami, o tyle organizacje duńskie i norweskie odmówiły kategorycznie, z uwagi na krzywdy i zniszczenia doznane od okupanta niemieckiego. Dla Norwegii jest to wprawdzie zagadnienie mniejszej wagi, gdyż kabotaż niemiecki nigdy nie odgrywał w portach norweskich większej roli. Natomiast w ruchu tonażu małego

w portach Szwecji i Danii bandera niemiecka zajmowała stale przodujące miejsce.

W r.1947, po zwolnieniu przez Angielski Zarząd Wojskowy 400 niemieckich statków kabotażowych, stały się one znów częstym gościem w portach duńskich i szwedzkich. Znane są nawet przypadki, gdy statki niemieckie są dopuszczone do obsługiwania ruchu między portami wyłącznie duńskimi, toteż nic dziwnego, że tamtejsi armatorzy przeciwstawiają się tej nowej inwazji tonażu niemieckiego na swe porty, tym bardziej, że kabotażowy tonaż duński wystarcza na razie dla obsługi własnego handlu zasięgu bliskiego.

Brema znów importuje bawełnę. (BIM) Do Bremy zawinął w początkach r.b. statek amerykański z pierwszym powojennym transportem bawełny (?.400 bel) z wolnorynkowego zakupu.

Jugosłowiańskie plany żeglugowe. (BIM) Według doniesień jugosłowiańskiej agencji "Tanjug", pięcioletni plan gospodarczy Jugosławii przewiduje rozbudowę tonażu handlowego do 600.000 ton. W ciągu ostatniego roku jugosłowiańska flota handlowa powiększyła się o 6 jednostek pełnomorskich towarowych oraz o 1 tankowiec (tankowców Jugosławia przed wojną nie posiadała). Obecnie na stoczniach zagranicznych i krajowych buduje się kilka nowoczesnych jednostek motorowych dla floty jugosłowiańskiej.

Jednocześnie planowana jest modernizacja portów i zwiększenie długości nabrzeży o 20 %.

E 487328.